Солдаткина Наталья Владимировна – преподаватель кафедры социально-культурного сервиса и туризма ГОУ ВПО «Дальневосточный государственный университет путей сообщения» (г. Хабаровск).

E-mail: natalight77@rambler.ru

N.V. Soldatkina

The problems and prospects of the development of tourist transportations with China

The article is devoted to the research of influence of the factors of transport branch on the development of tourist transportations on the Chinese direction at the regional level.

Keywords: tourist transportations, transport infrastructure, transport factors, tourist-transport streams.

Проблемы и перспективы развития туристских перевозок с КНР

Статья посвящена исследованию влияния факторов транспортной отрасли на развитие туристских перевозок с КНР на региональном уровне.

Ключевые слова: туристские перевозки, транспортная инфраструктура, транспортные факторы, туристско-транспортные потоки.

Туристский бизнес является объектом постоянных исследований, проводимых в системе оценок Всемирной туристской организации (далее – ЮНВТО), статистика которой показывает ежегодный рост мировой туриндустрии на 3 – 4% при доминирующем лидерстве Азиатско-Тихоокеанского региона (далее – АТР), который в 2010 году самый первый восстановился после кризисного периода и развивался довольно быстрыми темпами (+13%) [1]. В условиях кризиса в 2009 году произошло снижение туристских потоков на 9%, но к настоящему моменту все регионы имеют тенденцию к восстановлению показателей международного туризма. При этом, в европейских странах наблюдаются самые низкие темпы роста туристских прибытий (+3%), страны Африки сохранили положительные темпы роста (+6%), наряду с Американским регионом (+8%) и лидерством стран Ближнего Востока (+14%). По прогнозам ЮНВТО, к 2020 году Китай выйдет на первое место в мире по приему иностранных туристов и на четвертое – по объему выездного туризма. Число международных туристских прибытий в страну достигнет 210 млн. человек, а доходы от международного туризма – 58 млрд. долларов [10]. Влияние факторов глобального кризиса не должно привести к серьезным коррективам существующих прогнозов, что подтверждается статистическими данными. В этой связи, у России, в том числе у субъектов Дальнего Востока сохраняются возможности развития международного туризма.

Развитие туристской отрасли в России в 2009 году характеризуют следующие показатели: турфирмами было обслужено 7080,0 млн. туристов, из них было отправлено российских граждан – 6901,7 тыс. чел. (97,5%), принято иностранных туристов – 178,3 тыс. чел. (2,5%), т. е. на 1 принятого туриста приходится почти 39 выезжающих [2]. Среди зарубежных стран третье место по количеству обслуженных туристов занимает КНР, уступая Турции и Египту. Всего по китайскому направлению обслужено 704519 человек, что составило около 10% от всего турпотока. При этом, количество отправленных российских туристов в КНР также значительно превышает число въехавших китайских граждан – 666,7 тыс. человек против 37,8 тыс. чел., или в соотношении 18:1, соответственно. Следует отметить, что большая часть этого турпотока принадлежит субъектам Дальневосточного региона (далее – ДВР), совокупный объем туристов, обслуженных турфирмами ДВР в 2009 году, составил 409257 чел. или 58% от общего турпотока по направлению с КНР в РФ. Кроме того, наличие общей протяженной границы с КНР определяет специфику в структуре регионального туристского потока: более 90% международного туристского потока ДВР занимает китайское направление [2].

Хабаровский край как крупнейший субъект ДВР занимает выгодное географическое положение, способствующее развитию инфраструктурных отраслей экономики, к которым относятся транспорт и туризм. В этой связи, укрепление международного сотрудничества края с приграничными странами посредством развития туристских перевозок является весьма актуальным. При этом, особое влияние на их динамику оказывает оторванность края от центральных регионов России, которая приводит к активизации туристской деятельности и росту туристских потоков на международном рынке услуг с сопредельными странами. Вместе с тем, ведущие в экономическом плане страны АТР – Япония, Республика Корея и КНР – имеют наивысшие темпы роста выездного туризма из всех стран Азиатского региона, а дальневосточные субъекты Российской Федерации имеют перспективы роста по приему иностранных туристов и способны предложить уникальный турпродукт, основанный на богатом природном и культурном потенциалах. Близость стран АТР с многомиллионным населением и возрастающим уровнем доходов – поистине уникальная возможность для развития въездного и внутреннего туризма на территории Хабаровского края.

Следует отметить, что на протяжении последних лет туристская деятельность в Хабаровском крае сохраняет положительную динамику развития. За исключением 2009 года, когда произошло снижение туристского потока на 7% к уровню 2008 года. Влияние факторов транспортной доступности (точнее, недоступности внутренних туристских ресурсов), сдерживающих развитие въездного и внутреннего туризма, наличие транспортных связей в международном сообщении вкупе с приграничным положением Хабаровского края и действующим режимом безвизовых групповых поездок с КНР определяют преимущественное развитие

международных поездок в организации туристской деятельности. Среднегодовой прирост по данному виду туризма составляет 11,7%. Основной объем международных туристов формируется на китайском направлении, которое на протяжении ряда лет показывает стабильную динамику роста и составляет более 80% от общего международного потока региона (табл. 1). Прогноз, составленный на основе ретроспективных данных, позволяет сделать вывод о том, что в ближайшее время тенденция роста туристского потока Хабаровского края на китайском направлении будет продолжаться и к 2014 году составит около 340 тыс. туристов.

Таблица 1

Динамика международного туристского потока Хабаровского края

Год	**Численность международных туристов, тыс. чел.**			**Прирост, %**
	КНР	**Другие страны**	**Итого**	
2005	132,4	24,9	157,3	-
2006	164,0	27,7	191,7	21,9
2007	189,2	26,8	216,0	12,7
2008	231,0	27,6	258,6	19,2
2009	210,6	29,8	240,4	-7
Среднегодовой прирост				11,7

Источник: составлено на основе данных Управления по туризму Министерства молодежной политики, спорта и туризма по Хабаровскому краю и Хабаровскстата.

Наибольший удельный вес турпотока края приходится на выездной туризм: численность жителей края, выезжающих в КНР в 2009 году, увеличилась практически вдвое к уровню 2005 года и составила 206,8 тыс. человек [3, с. 3]. По данным Министерства молодежной политики, спорта и туризма Хабаровского края, имеющего полномочия органа координации безвизового туризма с КНР на территории Хабаровского края, Управление по туризму ежедневно оказывает государственную услугу уполномоченным туроператорам – заверяет документы для осуществления взаимных туристских поездок граждан РФ и Китая. В 2009 году было заверено 15,5 тысяч комплектов указанных документов [4]. Традиционными направлениями выезда являются: краткосрочные «шоп-туры» в приграничные города Фуюань, Суйфэньхэ, Жаохэ, Тунцзян; туристско-экскурсионные поездки в Харбин, Пекин, Шанхай, Гуанчжоу; отдых в курортных городах Циндао, Далянь, Вэйхай, Бэйдайхэ, на о. Хайнань; поездки с лечебно-оздоровительными целями в такие санатории Китая, как: Удалянчи, Далянь, Аньшань. В целом, выезд хабаровских граждан по

китайскому направлению заметно набирает обороты, темп роста составляет 13%.

Вместе с этим, несмотря на увеличение числа уполномоченных организаций, тенденция сокращения числа туристов из КНР продолжается. В 2009 году она понизилась на 58,5% к уровню предыдущего года (3,8 тыс. чел.) и практически в 5 раз (с 18 тыс. чел. до 3,8 тыс. чел.) – от уровня 2005 года [3, с. 3]. Среди основных причин снижения посещения китайскими гражданами Хабаровского края с туристскими целями, наряду с отрицательным воздействием факторов внешней среды мирового и национального уровней, можно выделить ряд негативных факторов туристской и транспортной отраслей двух стран, оказывающих значительное влияние на формирование турпотоков:

1) влияние экономического кризиса (2008 г.);

2) ухудшение санитарно-эпидемиологической и экологической обстановки, связанной с последствиями бензольного пятна на Амуре;

3) возникновение и распространение энтеровирусной инфекции H1N1 («свинной грипп») в КНР;

4) низкая конкурентоспособность предоставляемых в крае туристских услуг с высокими ценами при несоответствующем мировым стандартам качестве обслуживания;

5) принятие Правительством КНР решения о прекращении оформления и выдачи гражданам Китая одноразовых заграничных паспортов для въезда в РФ (2006 г.);

6) изменение Межправительственного соглашения о безвизовом туристском обмене с КНР – уменьшение срока пребывания туристов в стране выезда с 30 до 15 календарных дней (2007 г.);

7) отсутствие на территории края круглогодичного, удобного для эксплуатации сухопутного пограничного пункта пропуска на российско-китайской границе;

8) отсутствие регулярных и прямых международных сообщений, удовлетворяющих туристский спрос.

В результате, низкая стоимость туристских услуг и растущий уровень социально-экономической инфраструктуры в Китае, по сравнению с российскими условиями организации туристского бизнеса, приводят к тому, что жители ДВР предпочитают отдыхать за границей. Важную часть времени, отводимого на отдых, занимает процесс перевозки туристов к месту отдыха. Поскольку отсутствуют статистические показатели использования различных видов транспорта в туризме Хабаровского края, было проведено исследование среди крупнейших туроператоров, что позволило получить количественные данные по структуре и объемам туристских перевозок и оценить роль отдельных видов транспорта в организации туристской деятельности.

Обобщенные результаты проведенного исследования въездного и выездного турпотока, образующего общий турпоток края, показали следующую картину: наиболее востребованы автобусные перевозки – 38%,

на втором месте по использованию стоит авиатранспорт – 23%, далее идет водный транспорт – 21%, на последнем месте – железнодорожный транспорт – 17% от общего объема туристских перевозок [5]. Следует отметить, что туристские компании предоставляли данные по количеству принятых и отправленных туристов отдельными видами транспорта из/в г. Хабаровск без разграничения их на внутренних или международных туристов. Так же необходимо отметить, что автобусные перевозки туристов в международном сообщении не осуществляются, но выезд туристов с места отправления до пограничного пункта пропуска осуществляется именно автобусами, в связи с этим, по нашему мнению, целесообразно учитывать такие перевозки в формировании международного турпотока края.

Таким образом, изучение транспортного комплекса Хабаровского края является необходимым этапом в определении условий и факторов, непосредственно влияющих на развитие международного туризма. К ним, по нашему мнению, относятся: транспортные сети (дорожный комплекс), пограничные пункты пропуска, парк подвижного состава, нормативно-правовая база, деятельность транспортных предприятий. Рассмотрим факторы и условия развития транспортной отрасли, непосредственно влияющие на организацию туристских перевозок в Хабаровском крае.

Несмотря на реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)», а также программ регионального уровня развития транспортной инфраструктуры, по-прежнему являются актуальными проблемы, связанные с отставанием в развитии транспортных сетей края не только от западных регионов РФ, но и от соседних субъектов, что проявляется в оторванности дорог федерального и местного значения от общенациональных дорог, их низкой протяженности и густоте, слабом инфраструктурном и инженерном обустройстве. Хабаровский край, являясь столицей Дальнего Востока, по густоте автодорог и железнодорожных путей общего пользования среди всех его субъектов занимает последнее место (73 и 68 место, соответственно, среди регионов РФ [6, с. 674 – 677]), а по показателям удельного веса автодорог с усовершенствованным покрытием, числу автобусов (в расчете на 100000 человек населения) и пассажирских пунктов пропуска, действующих на регулярной основе, край находится на предпоследнем месте. Труднодоступность уникальных туристских ресурсов, обусловленная неразвитостью транспортных коммуникаций, приводит к снижению транспортной подвижности населения с туристскими целями и невысокому качеству транспортного обслуживания туристов и (в общей сложности) влияет на показатели развития как международного, так и внутреннего туризма.

Безусловно, важным условием развития туристской деятельности является наличие пограничных пунктов пропуска (далее – ППП), обусловливающих перемещение международных туристов с сопредельными странами. В процессе исследования установлено, что значительная часть

международного турпотока перемещается через пограничные пункты пропуска автомобильного транспорта. На Дальнем Востоке функционируют 17 пограничных переходов, расположенных на границе с КНР: в Амурской и Еврейской автономной областях, Хабаровском и Приморском краях [7, с. 203]. На территории Хабаровского края находится единственный автомобильный пограничный переход Покровка – Жаохэ, поэтому, несмотря на свою низкую загрузку, его работа оказывает существенное влияние на развитие туристской деятельности в крае.

Низкий уровень технического и инфраструктурного обустройства ППП края приводит к длительным простоям автотранспорта, осуществляющего туристские перевозки, а также является причиной организации перехода туристов через ППП соседних регионов (преимущественно ЕАО и Приморского края). Более того, отсутствие единого органа, регулирующего деятельность всех ППП Дальнего Востока, приводит к различной стоимости международных пропусков и неравномерному распределению разрешений среди его субъектов, а также приоритетному обслуживанию «своих» перевозчиков на отдельных ППП региона.

Важной особенностью автобусных перевозок с КНР является то, что после пересечения границы туристам приходится пересаживаться на транспорт иностранного перевозчика. Это связано с несовершенством законодательной базы по организации международных автомобильных пассажирских перевозок. «Закрытость» КНР для иностранных перевозчиков и ограничение глубины проезда по иностранной территории приводит к тому, что в настоящее время отсутствуют автоперевозки пассажиров, осуществляемые на регулярной основе с приграничными странами (в отличие от западных регионов России), и, как следствие, – туристские компании лишены возможности разрабатывать полноценные автобусные туристско-экскурсионные маршруты как для российских граждан по КНР, так и для китайских жителей по Дальнему Востоку. По нашему мнению, при установлении паритетных расстояний перевозок для российских и китайских перевозчиков следует придерживаться не километрового принципа, а принципа одинаковой доступности основных градообразующих центров или столиц регионов, например, Хабаровск – Харбин.

Для туристских компаний в Хабаровском крае, организующих туры на международном и внутреннем сообщениях, актуальна та же проблема, что и для организаторов туристской деятельности в западных регионах страны – недостаток комфортабельных автобусов. Общими для большинства организаторов турбизнеса являются проблемы отсутствия автобусов туристского класса российского производства и высокие таможенные пошлины на ввоз автотранспорта из-за рубежа, что влечет за собой разногласия к требованиям эксплуатируемого автотранспорта, а также снижение качества транспортного обслуживания туристов.

Последним фактором (по рассмотрению, но не по значимости), определяющим использование отдельных видов транспорта в туризме, является деятельность транспортных предприятий, в частности их тарифная

политика и ценообразование. По данным Госкомстата РФ, субъекты ДВР находятся на первом месте по уровню повышения тарифов: в 2008 году индексы тарифов на услуги пассажирского транспорта по России составили 122,5%, а в Хабаровском крае данный показатель был равен 133% [8]. В туристской отрасли транспортные услуги занимают особое место и являются центром формирования туристского продукта: в структуре туристских расходов доля транспортных услуг составляет более 30% (табл. 2). Следует заметить, что в ДВР самый высокий показатель затрат на транспортное обслуживание в составе туристского продукта, по сравнению с другими регионами РФ. Так, доля затрат на транспорт в турпродукте для московского жителя составляет 24%, что значительно меньше тех же затрат, приходящихся на туриста с Дальнего Востока [10]. Анализ динамики расходов российских туроператоров показывает, что за 10 лет затраты на транспортное обслуживание туристов в Хабаровском крае увеличились в 20 раз, в то время как общероссийский показатель увеличился в 3 раза. Средний ежегодный прирост на стоимость транспортных услуг в производстве туристского продукта турфирм Хабаровского края составляет 35%.

Таблица 2

Затраты туристских компаний на обслуживание туристов в 2009 г.

Туристские услуги	**Российская Федерация**		**Хабаровский край**	
	2008 г., млн. руб.	**В % к итогу**	**2009 г., млн. руб.**	**В % к итогу**
Размещение и проживание	9564195,8	53,7	153,4	47,1
Транспортное обслуживание	5781843,9	32,4	135,6	41,6
Питание	640965,8	3,6	17,8	5,5
Другие туристские услуги	1825790,9	10,2	19	5,8
ВСЕГО	17812796,4	100	325,8	100

Источник: составлено автором по [9].

Кроме того, использование различных транспортных средств влияет на себестоимость и качество туристского продукта. Анализ структуры туристского продукта показывает, что сокращение транспортных издержек за счет использования автомобильного и железнодорожного транспорта снижает стоимость тура и увеличивает продолжительность доставки в место назначения, и, наоборот, сокращение количества часов, затраченных на переезд в место назначения, приводит к увеличению его стоимости (использование авиатранспорта). При этом, собственно на перевозку может быть потрачено всего лишь 1,4 – 4% времени от общей продолжительности

путешествия. Так, стоимость тура из Хабаровска в Харбин на 5 дней/4 ночи без экскурсионной программы обслуживания, с предоставлением услуг размещения 3* (2-х местное), обеспечением питания (завтраками) и встреч – проводов, трансфером, медицинской страховкой и визовой поддержкой (при условии переезда автобусом и железнодорожным транспортом) составляет, в среднем, от 8 тыс. до 14 тыс. рублей. При этом, общее время доставки в место назначения (г. Харбин) составляет более суток. При прочих равных условиях стоимость авиатура начинается от 17 тыс. рублей, а время доставки составляет 4 часа (с учетом времени регистрации в аэропорту).

Неразвитость транспортной сети, в том числе приграничной инфраструктуры, низкое качество обслуживания на транспорте, высокая стоимость перевозки и другие проблемы транспортного обеспечения туристской деятельности на региональном уровне не позволяют в полной мере использовать преимущества географического, геополитического, природного, культурного и других факторов Хабаровского края в развитии международных пассажирских перевозок. Тем не менее, исследование состояния и перспектив развития транспортной отрасли и туристской индустрии в Хабаровском крае позволяет сделать предположение, что в ближайшем будущем значительное внимание в развитии международных пассажирских перевозок будет уделяться автомобильному сообщению с КНР. Данное положение можно связать с наличием благоприятных факторов и условий развития туристской деятельности в регионе, тенденциями транспортного обеспечения туристской деятельности и развитием транспортной инфраструктуры (табл. 3).

Таблица 3

Основополагающие факторы и условия, предопределяющие развитие международных автобусных туристских перевозок

Факторы и условия	**Характерные черты и влияние на развитие МАТП**
Географическое и геополитическое положение региона	• преимущества края: близость к странам АТР, приграничное положение с КНР; • активизация процессов международной интеграции в Северо-Восточную Азию и взаимная заинтересованность стран в развитии транспортной инфраструктуры; • создание в ближайшем будущем торгово-экономической зоны на о. Большой Уссурийский, расположенном на территории Хабаровского края
Развитие туристской деятельности в регионе	• положительная динамика развития международного туризма; • основная доля турпотока приходится на КНР (80%); • оптимистичный прогноз и тенденция роста туристского потока Хабаровского края на китайском направлении (ежегодный рост – 11,7%); • возрастание значимости туристского рынка АТР: по прогнозам ЮНВТО, к 2020 году Китай выйдет на первое место в мире по

	приему иностранных туристов и на четвертое – по объему выездного туризма
Развитие транспортной инфраструктуры региона	• развивающаяся сеть федеральных автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры в крае, в том числе строительство и реконструкция автомобильных дорог «Восток» (Хабаровск – Находка) и «Уссури» (Хабаровск – Владивосток); • создание нового круглогодичного перехода на о. Большой Уссурийский, находящийся в черте города Хабаровска (строительство запланировано на 2012 г.)
Наличие действующих законодательных актов	• наличие Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством КНР о международном автомобильном сообщении; • действующие законодательные акты в области развития туризма и укрепления добрососедских отношений с КНР, в том числе: «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о безвизовых групповых туристических поездках от 29 февраля 2000 года»; «Программа сотрудничества между регионами Дальнего Востока и Восточной Сибири Российской Федерации и Северо-Востоком Китайской Народной Республики» (2009 – 2018 годы); • наличие и реализация программ федерального и регионального уровней развития транспортной инфраструктуры
Тенденции транспортного обеспечения туристской деятельности	• лидерство автотранспорта в организации туристских перевозок; • увеличение количества автобусов, находящихся в собственности туристских организаций; • производство комфортабельных автобусов туристского класса в КНР и возможность их приобретения туристскими компаниями Хабаровского края

Источник: составлено автором.

Таким образом, в настоящее время существуют как благоприятные, так и неблагоприятные внешние факторы, первые из которых должны стать ресурсом для дальнейшего развития туристских автобусных перевозок в Хабаровском крае, а вторые – стимулом для решения задач по укреплению позиций пассажирского автомобильного транспорта в развитии международного сотрудничества с КНР. В целом, прогноз развития международных связей Хабаровского края и КНР позволяет надеяться, что сотрудничество в области международного туризма будет развиваться на выгодных для нашего государства условиях, и что транспортный сектор будет достойной основой этого сотрудничества.

Литература и источники:

1. Международный туризм 2010: быстрые темпы восстановления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://85.62.13.114/media/news/ru/press_det.php?id=7331&idioma=E

2. О некоторых аспектах развития туризма в Российской Федерации в 2007 – 2009 годах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru

3. О развитии туризма в Хабаровском крае // Аналитический отчет. – Хабаровск : Хабровскстат, 2010. – 5 с.

4. Итоги развития туризма в Хабаровском крае в 2010 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.mpst.khv.ru/portals/0/docs/tourism/itog.doc

5. Исследование «Структура туристского потока по видам транспорта», 2008 г. (N=27). Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Управление по туризму Министерства экономического развития и внешних связей Хабаровского края. Генеральную совокупность составили крупнейшие туроператоры Хабаровского края.

6. Регионы России 2010 [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики. Статистический сборник. – Режим доступа: http://www.gks.ru

7. Предпосылки интеграции рынков транспортных услуг Дальнего Востока РФ и КНР / Р. Г. Леонтьев, С. Н. Третьяк [и др.] ; под ред. Р. Г. Леонтьева. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2010.– 372 с.

8. Индексы тарифов на отдельные группы услуг пассажирского транспорта по субъектам Российской Федерации в 2008 г. [Электронный ресурс] / Основные показатели транспортной деятельности в России.2010 // Федеральная служба государственной статистики. Статистический сборник. – Режим доступа: http://www.gks.ru

9. Расходы на услуги сторонних организаций, используемые при производстве туристского продукта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.gks.ru/dbscripts/Cbsd/DBInet.cgi

10. World Tourism Barometer [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.unwto.org/facts/eng/barometer.htm